

**Medzinárodná konferencia o problematike
MHD v mestách SR**

Bojnice, 7. - 8. 9. 2006

**Súčasný stav vozidlového parku
prostriedkov MHD u dopravcov
verejnej osobnej dopravy
v Slovenskej republike**

Ing. Bronislav Weigl

SÚČASNÝ STAV VOZIDLOVÉHO PARKU PROSTRIEDOV MHD U DOPRAVCOV VEREJNEJ OSOBNEJ DOPRAVY V SLOVENSKEJ REPUBLIKE

Bronislav Weigl¹

Anotácia: Jednou zo základných kvalitatívnych podmienok pri konkurenčnom boji medzi verejnou a individuálnou dopravou je stav vozového parku, ktorým sa zabezpečuje táto verejná osobná doprava. Iba s kvalitným vozidlovým parkom môžu nielen samotní dopravcovia, ale aj objednávateľia výkonov vo verejnom záujme „nútiť“ k vyššiemu využívaniu verejnej dopravy a to aj za súvisiacich reštrikčných opatreniach pre individuálnu dopravu v centrách miest a preferenčných opatreniach pre verejnú osobnú dopravu.

1. Úvod

Jedným zo základných kritérií štandardov kvality je definované štandardom č. 4 **POHODLIE**, 4.1. Podmienky prostredia (podľa Štandardu 6. Pohodlie, EN 13816). Uvedený štandard definuje nasledovné podmienky, ktorým musí vyhovovať vozidlo verejnej dopravy:

- čistota vozidla:
neznečistený povrch vozidla, čisté sedadlá, držadlá, podlahy, okná a predmety, vozidlo je bez prachu a hrubých nečistôt
- klíma:
také osvetlenie, aby v interiéri vozidla bol možný bezpečný pohyb cestujúcich, vetranie a vykurovanie zodpovedajúce vonkajšej teplote a vlhkosti, bez zápachu
- pohodlie:
voľné miesta aspoň na státie, neobťažujúci spôsob jazdy
- technický stav:
vozidlo musí byť v dobrom technickom stave, povrch podlahy musí byť bez výstupkov a porúch, sedadlá a držadlá musia byť riadne upevnené, funkčné musí byť zariadenie pre otváranie a zatváranie dverí, tarifný systém, vetranie a vykurovanie vozidla, ozvučenie vozidla, v dobrom stave musia byť fabióny pre informácie a držiaky na upevnenie orientačných smerových tabúl.

Plnenie týchto podmienok v oblasti technického zabezpečenia je v plnom rozsahu „v rukách“ dopravcu, ktorý musí na jednej strane svojou činnosťou v oblasti údržby zabezpečiť prípravu vozidla do prevádzky (čistota, osvetlenie, technický stav) a na druhej strane musí vodič tohto vozidla splniť na neho kladené požiadavky na kvalitný výkon služby (technika jazdy, osvetlenie, vykurovanie a vetranie vozidla).

2. Základné požiadavky na vozidlá MHD

Pre splnenie podmienok definovaných vo vyššie uvedených štandardoch kvality má zásadný vplyv aj celkový stav vozidlového parku dopravcov. Technický stav vozidlového parku sa odzrkadľuje nielen na celkovom stave vozidla, ale aj na ich prevádzkovej (ne)spoľahlivosti a vysokým prevádzkovým nákladom na ich údržbu prepočítanú na jedno vozidlo. Na tomto je nutné spomenúť, že prevádzkové náklady na údržbu nového vozidla sa pohybujú na hranici od 20 hal./km a u najstarších vozidiel prevádzkovaných je to viac ako 5.-Sk/km.

Samostatnou kapitolou sú nízkopodlažné vozidlá, ktoré už svojimi parametrami – nízkou nástupnou hranou bez schodov výrazne zvyšujú štandard kvality. Tieto vozidlá majú oproti klasickým vozidlám podstatne nižšiu podlahu vo vzdialenosti od vozovky, resp. temena

¹ Dopravný podnik Bratislava, a.s., tel. 02/5950 1430, fax. 02/5950 1500, e.mail: weigl.bronislav@dpb.sk

koľajnice. Klasické vozidlá majú túto výšku od 760 až do viac ako 1000 mm a cestujúci musí prekonať pri nástupe do vozidla dva až tri schodíky. Oproti tomu nízkopodlažné vozidlá majú výšku podlahy od vozovky, resp. temena koľajnice (TK) menej ako 350 mm (sú známe vozidlá - električka ULF s výškou podlahy iba 70 mm od TK) pričom vozidlá vybavené vzduchovým perovaním majú pri zastavení v zastávke majú možnosť ďalšieho zníženia nástupnej hrany tzv. „pokľaknutím“ a prípadne doplnené výsuvnou plošinou - rampou pre telesne postihnutých občanov. Pri tomto „pokľaknutí“ môže byť znížená nástupná hrana až o ďalších cca 50 až 60 mm.

Pri nákupech nízkopodlažných vozidiel je nutné prihliadať na rôzne aspekty týkajúce sa základných problémov - požiadavky na vozidlá z hľadiska cestujúcej verejnosti, cena vozidla, jednorázové finančné náklady pri zavádzaní vozidiel do vozového parku spojené so základnými podmienkami na údržbu týchto vozidiel. Na moderné vozidlá MHD sú z pohľadu cestujúcich nasledujúce požiadavky:

- vysoká prepravná rýchlosť, najmä u vozidiel mestských dráh - električiek
- pohodlie a komfort cestujúcich
- priaznivé podmienky pre prepravu osôb so zníženou pohyblivosťou
- optimálne informácie a tarifné vybavovanie cestujúcich

Z pohľadu prevádzkovateľa k tomu pristupujú ešte ďalšie požiadavky:

- čo najväčší podiel miest k sedeniu najmä pri využívaní vozidiel MHD na dlhých tratiach
- takmer bezbariérový nástup a výstup cestujúcich a pokiaľ je to možné čo najširšími dverami, čím dôjde k zrýchleniu výmeny cestujúcich v jednotlivých zastávkach a tým dôjde k následnému zníženou časov pobytu vozidiel v zastávkach - zníženie jazdných dôb
- pre zníženie efektivity a hospodárnosti prevádzky je nezanedbateľná nižšia hmotnosť vozidiel, resp. nižšia spotreba pohonných hmôt alebo elektrickej energie
- u električiek variabilná možnosť tvorby vlakových súprav

Pre vozidlá MHD zodpovedajú týmto požiadavkám hlavne nízkopodlažné vozidlá. Predovšetkým požiadavka prijateľného dopravného prostriedku nielen pre telesne postihnutých občanov, ale aj pre ďalšie skupiny cestujúcich (deti, matky z deťmi, cestujúci s detskými kočíkmi, starší ľudia a pod.) vedie k tomu, že v budúcnosti budú nízkopodlažné vozidlá predstavovať hlavný podiel novo nakupovaných vozidiel MHD. Pre informáciu môžeme uviesť výsledky štatistických prehľadov že v ľudskej spoločnosti žije pomerne veľké percento občanov so zníženou pohyblivosťou:

- 18 % občanov je starších ako 60 rokov
- 6 % detí predškolského veku
- 12 % zdravotne postihnutých osôb
- 1 % tehotných žien

Z uvedených dôvodov je zrejmé, že v vo vyspelých demokratických štátov nie sú uvádzané do prevádzky iné vozidlá ako nízkopodlažné vozidlá.

3. Súčasný technický stav vozového parku u dopravcov v SR

V nadväznosti na samostatné príspevky týkajúce sa stavu jednotlivých druhov vozidiel verejnej dopravy (autobusy, električky a trolejbusy), spracované jednotlivými vedúcimi odborných skupín Združenia ... sme spracovali stručné prehľady stavu vozidlového parku dopravných podnikov Združenia prevádzkovateľov hromadnej dopravy osôb v mestských aglomeráciách Slovenskej republiky (ďalej len Združenie). Ide o nasledovné mestá: Bratislava, Košice, Prešov a Žilina. V prehľadoch sú uvedené základné údaje týkajúce sa vozidlového parku:

- celkový počet vozidiel MHD
 - z toho vozidlá kategórie MINI – dĺžka do 7 m,
 - MIDI – dĺžka do 9 m
 - SÓLO – dĺžka do 12 m

SÓLO – dĺžka do 15 m
 KĽBOVÉ – dĺžka do 18 m

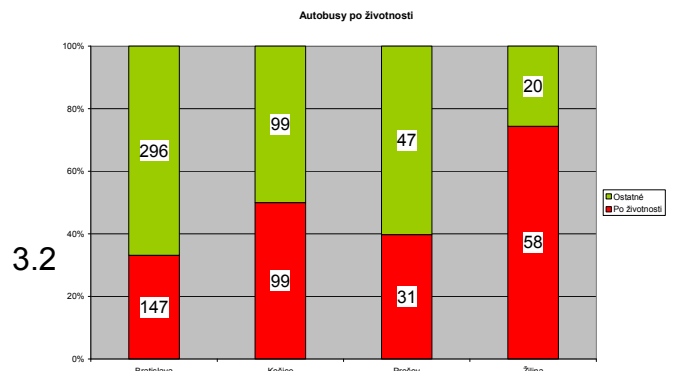
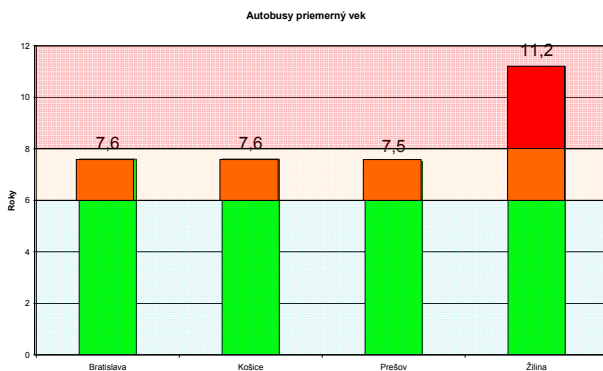
- počet nízkopodlažných vozidiel,
- priemerný vek vozidlového parku,
- počet vozidiel po plánovanej technickej životnosti (udanej výrobcom vozidiel).

3.1 Autobusy

Mesto	MINI 7,5 m	MIDI 9,5 m	SÓLO 12 m	SÓLO 15 m	KĽB. 18 m	SPOLU	z toho NP*	Priem. Vek	Vozidlá po životnosti
Bratislava	2	33	158	22	228	443	27	7,6	147
Košice	-	-	99	35	64	198	37	7,6	99
Prešov	-	-	41	-	37	78	12	7,5	31
Žilina	-	-	67	-	11	78	3	11,2	58

NP – nízkopodlažné vozidlá

Plánovaná životnosť autobusov je od 6 (napr. KAROSA radu 700...) do 8 rokov (napríklad SOLARIS ...)



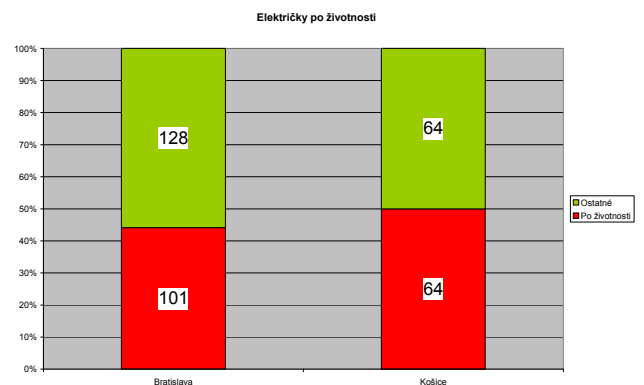
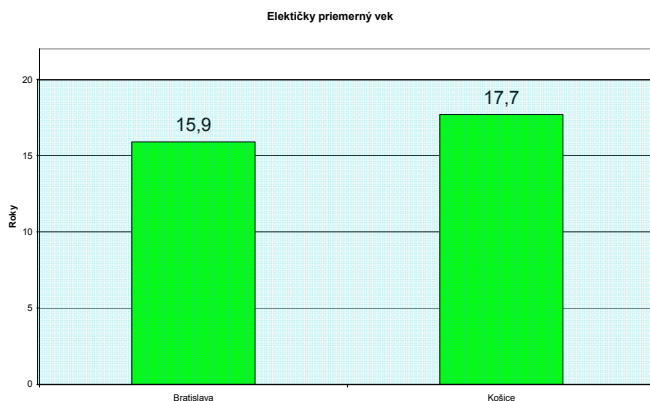
3.2

Električky

Mesto	SÓLO	KĽB. K2	KĽB. KT8	SPOLU	z toho NP*	priemerný vek	Vozidlá po životnosti
Bratislava	194	35	-	229	-	15,9	101
Košice	109	-	19	128	-	17,7	64

NP – nízkopodlažné vozidlá

Plánovaná životnosť električiek je 15 (vozidlá po GO), 20 rokov (vozidlá ČKD T3, T6, K2, KT8). U dnes vyrábaných vozidiel je to až 40 rokov

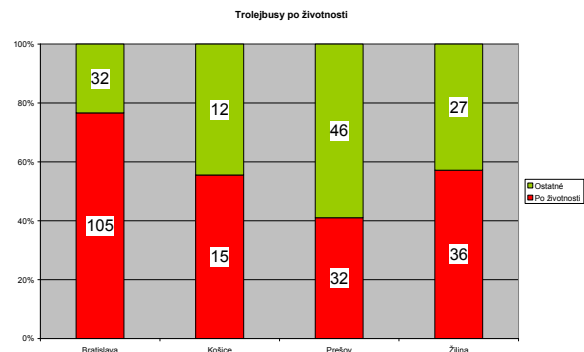
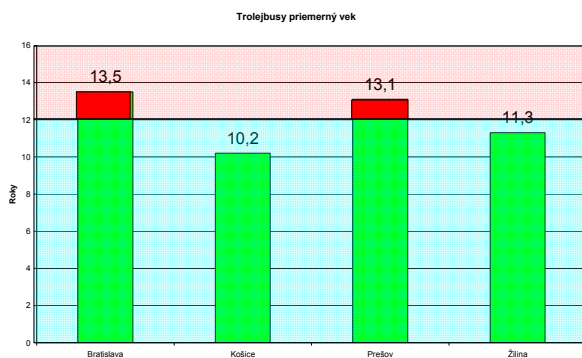


3.3 Trolejbusy

Mesto	SÓLO	KÍB.	SPOLU	z toho NP*	priemerný vek	Vozidlá po životnosti
Bratislava	94	43	137	7	13,5	105
Košice	7	20	27	-	10,2	15
Prešov	29	49	78	-	13,1	32
Žilina	23	40	63	3	11,3	36

NP – nízkopodlažné vozidlá

Plánovaná životnosť trolejbusov je od 12 (ŠKODA 14Tr a 15Tr) a 15 rokov (ŠKODA 14TrM, 15TrM, 21Tr, 24Tr, 25Tr)



Z uvedených prehľadov možno konštatovať nasledovné skutočnosti v závislosti na vek vozidlového parku a počet nízkopodlažných vozidiel:

- priemerný vek vozidlového parku prekračuje nielen hodnoty polovičnej plánovanej životnosti vozidiel ale aj celkovú plánovanú technickú životnosť (pritom vozidlá po generálnej oprave a modernizácii sú zaradené z rokom tejto opravy ako nové vozidlá). Uvedená skutočnosť je následne zdrojom nespoľahlivosti týchto vozidiel a vysokých prevádzkových nákladov na ich údržbu
- nízke percento nízkopodlažných vozidiel

Záver

Stav vozového parku v dopravných podnikoch Slovenskej republiky vzhľadom na vek a počet nízkopodlažných vozidiel nezodpovedá úrovni dopravy zodpovedajúcej iným krajinám Európskej únie. Preto do budúceho obdobia možno odporúčať zabezpečiť riadne financovanie verejnej dopravy tak, aby jednotliví dopravcovia poskytujúcich výkony vo verejnom záujme mohli úspešne obstať v konkurencii s individuálnou dopravou. Táto konkurencia musí byť predovšetkým v kvalite poskytovaných služieb, k čomu výrazne prospieva dostatok moderných prostriedkov pre zabezpečovanie verejnej dopravy.